УДК 338.47:656.61:339.9 https://www.npzhdialog.ru/20-2026

Роль Северного морского пути в развитии транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности Российской Федерации

Кашин Матвей Константинович,
студент, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет

Завалин Дмитрий Алексеевич,
студент, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет

Научный руководитель: Ефименко Дмитрий Борисович, заведующий кафедрой правового и таможенного регулирования на транспорте, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет, доктор технических наук, профессор

Аннотация. В статье исследована роль Северного морского пути (СМП) в обеспечении внешнеэкономической деятельности Российской Федерации в условиях санкционного давления. Приведены сравнительные данные о транзитных характеристиках арктической магистрали и альтернативных маршрутов. Проанализирована структура грузопотока СМП с акцентом на экспорт сжиженного природного газа (СПГ) и реализацию арктических нефтегазовых проектов. Установлено, что ключевыми факторами, сдерживающими наращивание перевозок, являются дефицит специализированного тоннажа ледового класса и ограничительные меры США и ЕС в отношении СПГ-сектора. Показано, что переориентация экспорта на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона требует адаптации логистических цепочек и ускорения развития отечественного арктического судостроения.

Ключевые слова: Северный морской путь, внешнеэкономическая деятельность, сжиженный природный газ, арктическое судостроение, санкционное регулирование, транспортная логистика, грузопоток, танкеры ледового класса.

Трансформация внешнеэкономических связей России потребовала экстренного перераспределения экспортных грузопотоков. Традиционные южные и западные направления столкнулись с логистическими и политическими барьерами, что сделало Арктику не просто альтернативой, а базовым элементом национальной торговой стратегии. Северный морской путь (СМП) перестал быть исключительно проектом освоения территорий, превратившись в главный инструмент обеспечения работы топливно-энергетического комплекса.

Цель данной работы — оценить реальное состояние СМП как артерии для внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и выявить системные ограничения, сдерживающие его развитие. В фокусе исследования находятся транзитный потенциал маршрута, структура перевозок с доминированием сжиженного природного газа (СПГ), а также влияние технологических санкций и дефицита арктического тоннажа на реализацию намеченных планов.

На сегодняшний день в условиях беспрецедентного санкционного давления перед Россией остро встал вопрос независимости страны от внешних факторов и укрепления влияния на международной арене. Этим критериям соответствует развитие СМП, который за последние годы из амбициозного проекта стремительно превращается в стратегическую артерию национальной экономики, роль которой в развитии ВЭД России сегодня сложно переоценить.

СМП — это не весь путь между Европой и Азией, а лишь большая его часть, которая проходит вдоль северных берегов Российской Федерации. Участки, по которым проходит СМП, считаются территориальными водами Российской Федерации [12].

Так, 10 октября 2025 г. судно *Istanbul Bridge*, ставшее первым грузовым судном, прошедшим из Китая в Великобританию по акватории СМП, затратило на весь маршрут 23 дня, 18 из которых пришлись на транзит по СМП [10].

Для сравнения, время в пути по альтернативным маршрутам составляет: через Суэцкий канал — около 40 дней, вокруг мыса Доброй Надежды — около 50 дней. Данное обстоятельство обеспечивает преимущество СМП не только во времени, но и в экономии топлива [13].

Помимо транзитной функции СМП играет важную роль в развитии экспортного потенциала России и углеводородных проектов. Эти два направления тесно связаны между собой, т. к. экспорт углеводородов составляет большую часть (около 80 % в 2025 г.) всего экспорта через СМП [5]. Ключевой специализацией СМП является экспорт, а большую долю в структуре грузопотока занимает СПГ [5].

Основной движущей силой грузопотока СПГ являются проекты компании «НОВАТЭК», самые значимые из которых — «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2». Оба проекта находятся по разные стороны Обской губы и образуют единый нефтегазовый кластер с выходом в Карское море и далее на трассу СМП.

«Ямал СПГ» — это проект, который остается основным поставщиком СПГ для перевозок по СМП. По итогам навигационного сезона 2025 г. (лето — осень) с него было отправлено в Азию около 1,96 млн т СПГ. Для сравнения, в 2024 г. этот показатель был выше (2,4 млн т); снижение связано с плановым ремонтом на заводе [11].

«Арктик СПГ 2» — это второй и более масштабный проект компании по производству СПГ в Арктике. В 2025 г. по СМП с него было вывезено около 840 тыс. т СПГ, и весь этот объем был направлен в Китай [11].

Существует ряд затруднений, без которых перевозок по Арктике было бы больше. Экономия в сроках и топливе компенсируется платой за навигацию (лоцманские услуги), ледокольным сбором (есть участки, на которых без ледоколов пройти невозможно даже в период летне-осенней навигации), расходами на повышенную страховку (из-за суровых погодных условий) и другими платежами. Одной из причин, по которым СМП развивается не так, как планируют власти России, является нехватка флота, а именно недостаток специализированных танкеров ледового класса Arc7, необходимых для самостоятельной навигации в сложных арктических условиях.

Это обусловлено тем, что в ноябре 2022 г. Правительство Российской Федерации утвердило перечень видов деятельности в морской отрасли, которые могут осуществляться только судами, построенными на территории Российской Федерации. В него вошли в т. ч. морские перевозки нефти, СПГ, газового конденсата и угля, добытых в Российской Федерации [3].

При этом необходимо не менее 60 судов такого класса, однако даже мощности китайских судостроителей, являющихся сегодня лидерами отрасли, позволят построить такое количество судов не менее чем за 10 лет.

Нельзя также не упомянуть санкции, которые на сегодняшний день оказывают колоссальное влияние на экономику Российской Федерации, и СМП не является исключением. Например, проект «Арктик СПГ 2» столкнулся с блокирующими санкциями США, которые привели к отказу зарубежных подрядчиков, заморозке участия иностранных акционеров и объявлению компанией «НОВАТЭК» форс-мажора по экспортным контрактам. Это самая серьезная проблема, подрывающая не только текущие поставки, но и будущее наращивание мощностей [14].

Кроме того, с 2027 г. вступает в силу полный запрет ЕС на импорт российского СПГ. Дополнительно с марта 2025 г. запрещена перевалка российского СПГ в портах Евросоюза, что вынудило «НОВАТЭК» перенести транзитный хаб из бельгийского Зебрюгге в район Мурманска, удлинив маршруты и повысив затраты.

Существует также проблема выхода на новые рынки. Хотя Китай стал основным покупателем подсанкционного газа, санкции создают огромные сложности с фрахтом, страхованием и платежами для новых контрактов с другими странами Азии [8].

СМП остается критически важным проектом для развития ВЭД России, однако для полной реализации его возможностей необходимо решить комплекс взаимосвязанных задач: развивать собственное арктическое судостроение, адаптировать логистику к условиям санкций и найти надежных партнеров для масштабных инвестиций.

Следует также отметить, что СМП используется исключительно российскими компаниями: иностранные государства не могут эксплуатировать данный маршрут, т. к. он пролегает вдоль побережья России и предназначен для вывоза российских энергоносителей. Хотя СМП предназначен для российских компаний, до 2025 г. на данном маршруте курсировали танкеры, построенные в Южной Корее. Сейчас ситуация существенно изменилась: 22 декабря 2025 г. было введено в эксплуатацию судно «Алексей Косыгин», а в июне 2026 г. в строй вошел газовоз «Константин Посьет». На очереди строящиеся на судостроительном комплексе «Звезда» третий и четвертый газовозы серии — «Петр Столыпин» и «Сергей Витте» [15].

Анализ текущей ситуации показывает, что СМП пока не стал полноценным глобальным транзитным коридором, на равных конкурирующим с Суэцким каналом. Его ключевая функция на сегодняшний день — обслуживание национального экспорта, прежде всего углеводородного. Транзитные перевозки между третьими странами носят пока единичный характер.

Главным ограничителем роста грузопотоков выступает не суровый климат, а технологическое и финансовое давление. Дефицит танкеров ледового класса *Arc7*, усугубленный требованием о постройке судов исключительно на российских верфях, создал критический разрыв между потребностями грузовой базы и реальными возможностями флота. Санкционные запреты на поставки оборудования и перевалку СПГ в портах ЕС вынуждают компании перестраивать логистику, увеличивая плечо перевозки и ее конечную себестоимость.

Дальнейшее расширение присутствия России на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона через арктические ворота напрямую зависит от решения двух взаимосвязанных задач: форсирования строительства собственной судостроительной базы и создания независимых механизмов фрахта и страхования, не подверженных юрисдикции недружественных государств.

Примечания

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. N 18. Ст. 2207.

2. Федеральный закон от 31.07.1998 N 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1998. N 31. Ст. 3833.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 02.11.2022 N 1964 «Об определении отдельных видов деятельности, предусмотренных пунктами 1 и 3 статьи 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, которые осуществляются с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации и соответствующих установленным в Российской Федерации требованиям к промышленной продукции, предъявляемым в целях ее отнесения к продукции, произведенной на

территории Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://pravo.gov.ru (дата обращения: 02.10.2026).

4. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 N 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://pravo.gov.ru (дата обращения: 02.10.2026).

5. Григорьев М. Грузы для Севморпути. URL: https://portnews.ru/magazine/portnews/a485/ (дата обращения: 08.07.2026).

6. Тонконог В. В., Конфино К. В. Исследование особенностей организации перевозки грузов по Северному морскому пути: логистические преимущества и оценка эффективности контейнерных перевозок // Международный научно-исследовательский журнал. 2024. N 8.

7. Подберезкина О. А. Новая транспортная стратегия России: роль СМП как важной составляющей транспортной политики // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2020. N 2.

8. Нефть и капитал. URL: https://oilcapital.ru/news/2025-11-22/podsanktsionnyy-gaz-iz-rf-hochet-proyti-po-opasnomu-marshrutu-v-aziyu-smi-5511040 (дата обращения: 08.07.2026).

9. Оценка экспорта российского СПГ на 2025 год понижена до 35,7 млн т с 40 млн т. URL: https://www.interfax.ru/business/1049057 (дата обращения: 08.07.2026).

10. Первое грузовое судно по маршруту «China-Europe Arctic Express» прибыло в Великобританию. URL: https://www.infra-news.ru/logistika/more/68858-pervoe-gruzovoe-sudno-po-marshrutu-china-europe-arctic-express-pribylo-v-velikobritaniyu/ (дата обращения: 08.07.2026).

11. Русь-Турбо. URL: https://russturbo.ru/ (дата обращения: 08.07.2026).

12. Северный морской путь: история, развитие, порты, грузопотоки, климатические вызовы. URL: https://www.rbc.ru/base/10/09/2025/68c075ee9a79472708d42f86 (дата обращения: 08.07.2026).

13. Сравнение Северного морского пути и Суэцкого канала. URL: https://ecoshp.ru/blog/severnyy-morskoy-put-sravnenie-s-suetskim-kanalom/ (дата обращения: 08.07.2026).

14. СПГ: задушить нельзя, развиваться! URL: https://morvesti.ru/themes/1694/116563/ (дата обращения: 08.07.2026).

15. Второй российский 300-метровый арктический танкер-газовоз готовится к работе на Севморпути. URL: https://tehno-omsk.ru/archives/26042 (дата обращения: 08.07.2026).

English version

The role of the Northern Sea Route in the development of transport support for the foreign economic activity of the Russian Federation

Kashin Matvey Konstantinovich, student, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University

Zavalin Dmitriy Alekseevich, student, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University

Scientific supervisor: Efimenko Dmitriy Borisovich, head of the department of legal and customs regulation in transport, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University, doctor of sciences (engineering), professor

This article examines the role of the Northern Sea Route (NSR) in supporting the foreign economic activity of the Russian Federation under sanctions pressure. Comparative data on the transit characteristics of the Arctic route and alternative routes are presented. The structure of NSR cargo flows is analyzed with a focus on liquefied natural gas (LNG) exports and the implementation of Arctic oil and gas projects. It is established that the key factors constraining the growth of shipments are the shortage of specialized ice-class tonnage and the restrictive measures of the USA and the EU against the LNG sector. It is shown that the reorientation of exports to Asia-Pacific markets requires the adaptation of logistics chains and the acceleration of domestic Arctic shipbuilding.

Keywords: Northern Sea Route, foreign economic activity, liquefied natural gas, Arctic shipbuilding, sanctions regulation, transport logistics, cargo flow, ice-class tankers.